CIRCULATION ROUTIERE AU SUD OUEST DU DEPARTEMENT DE LOIRE ATLANTIQUE

Nantes-Pornic : quelle route pour demain ?

Consultation du 21 septembre au 4 novembre 2020

Merci d'avoir diffusé cette information préalable à l'ouverture de la concertation : L'axe **Nantes-Pornic : un axe structurant qui nécessite l'avis de tous** indique le document.

La question est de savoir si l'axe Nantes Pornic est le seul axe structurant et si ce n'est pas une erreur de ne s'intéresser qu'à cet axe. Rappelons qu'il y a une décennie le département s'était intéressé à l'axe structurant Nantes Saint-Brévin !

Le document présente globalement les orientations du Département sur le territoire du Pays de Retz ainsi que les principales données démographiques, économiques et de déplacements sur celui-ci. Enfin, il présente « les objectifs d'aménagement de l'axe ».

Le projet d'aménagement de l'axe Nantes Pornic n'est pas à la hauteur des objectifs définis précédemment : les infrastructures routières du sud est du département ont pour vocation de desservir tout le littoral de Saint Brévin à Noirmoutier à partir de Nantes, pas seulement de desservir « un axe ». Une réflexion beaucoup plus large aurait été indispensable.

Nos principales observations sont les suivantes :

1. **Pourquoi se focaliser sur cet axe ?** Notre question découle des travaux antérieurs qui ont conduit le Département de Loire Atlantique à porter à 2 fois 2 voies il y a un quinzaine d'années la RD 723, ancienne route de Pornic, devenue ensuite route de Paimboeuf, Saint-Brévin pour ne plus être aujourd'hui que la route de Rouans, Vue, Cheix-en-Retz !

   Alors, avoir construit une 2x2 voies d'une dizaine de kilomètres pour desservir ces trois villages peut conduire à s'interroger et à émettre quelques réserves quant à la qualité des projets routiers du département et la gestion des fonds des contribuables qui en découle.

   Cette route ne conduit en effet qu'à ces trois villages car il est demandé aux usagers de suivre Pornic pour aller à Saint-Brévin et à Paimboeuf (photos ci-dessous) en leur faisant parcourir plus de vingt kilomètres supplémentaires.

   Ce type de détournement ne peux pas contribuer à classer le département comme un modèle de participation à la lutte contre les émissions de CO_2, voire au développement durable !

   Pour faire court, le département a décidé que la RD 751 était la route pour toutes les directions : Paimboeuf, Saint-Brévin, Pornic, Sainte-Pazanne, Bourgneuf en Retz, Noirmoutier… au moins entre Bouguenais et Port-Saint-Père

NOIRMOUTIER
ST BRÉVIN LES P.
800 m

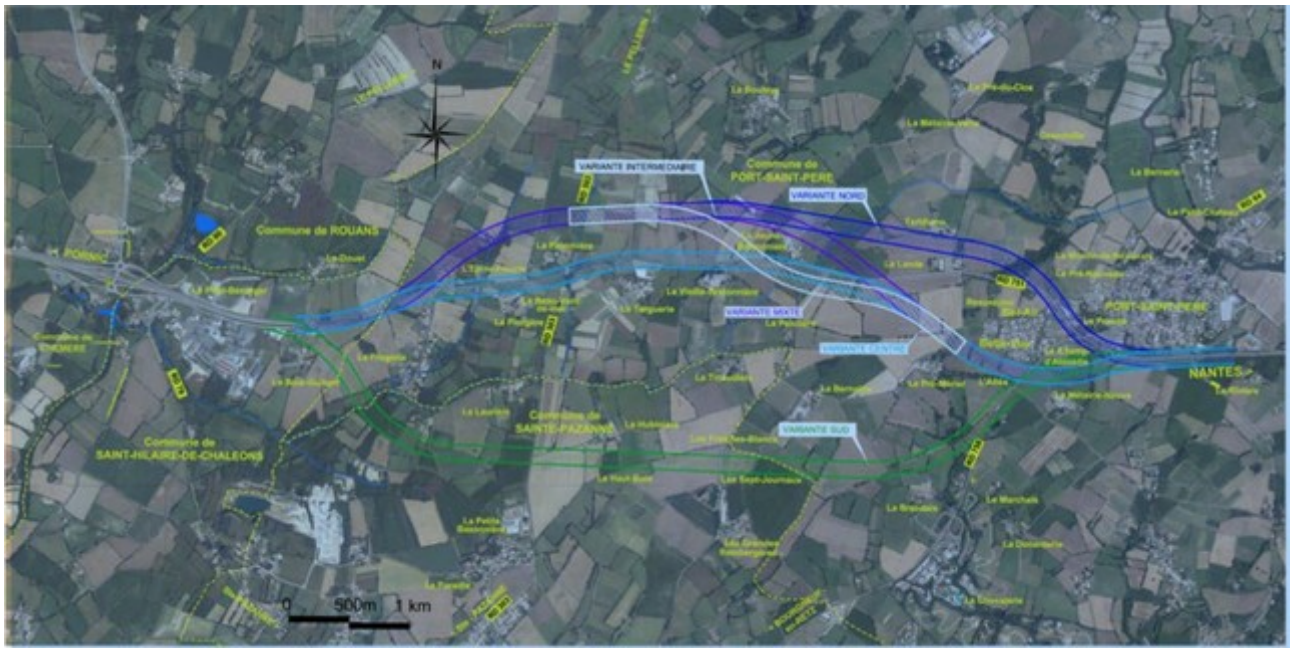
RD 751 Nantes-Saint-Brévin/Pornic
Nantes - Paimboeuf, Saint-Brévin et Nantes - Pornic
Depuis 2018
Légende
PAIMBŒUF
suivre :
ST BRÉVIN LES P.
Google Earth
© 2020 Google
2.41 m

2. **D'où notre interrogation quant aux comptages de trafic**. Dévier des véhicules qui vont vers Paimboeuf ou Saint-Brévin sur l'axe Nantes Pornic alors que la voie directe est autre conduit inévitablement par voie de conséquence à avoir des comptages de véhicules sur l'axe Nantes Pornic surestimés.

3. **Et pourtant l'axe Nantes Pornic n'est pas le plus circulé.** Les comptages (surestimés, cf ci-dessus) sont, selon le document, (paragraphe 2.4.4. trafics et conditions de circulation, page 23 de la partie 1 généralités) de 25 600 véhicules/jour au niveau de la déviation de Bouaye, de **près de** 12 800 véhicules/jour entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ; nous en concluons que **moins de** 50 % des véhicules sont sur l'axe Nantes Pornic entre Port-Saint-Père et le Pont Béranger et **plus de** 50 % des véhicules sont sur l'axe Nantes Noirmoutier entre Port Saint Père et Sainte Pazanne.

4. **Et pourtant l'axe Nantes Pornic n'est pas non plus le plus encombré.** L'axe Port-Saint-Père/Sainte-Pazanne est quelquefois complètement bloqué quand des dizaines de véhicules, dans l'attente de pouvoir accéder à Planète Sauvage, y sont arrêtés.

5. **Et pourtant l'axe Nantes Pornic n'est plus non plus le plus accidentogène.** Après les travaux importants de signalisation horizontale et d'aménagement de carrefour réalisés ces deux dernières années, particulièrement entre Port Saint Père et Le Pont Béranger, il serait nécessaire de réévaluer la dangerosité de cette section afin de décider si la réalisation d'une 2x2 voies entre Port Saint Père et Le Pont Béranger est bien une priorité en comparaison de la réalisation d'une 2x2 voies entre Port Saint Père et Sainte Pazanne.



6. **En ce qui concerne les mesures de protection phonique**, (3.3.2. Principes d'intégration du projet dans les milieux humain et naturel), le projet mentionne bien que l'augmentation des trafics routiers va entrainer une dégradation de l'environnement sonore ; l'augmentation de la vitesse va également jouer dans le même sens. les écrans anti-bruit sont à généraliser **sur tout le parcours** faute de quoi les bruits se propagent sur plusieurs kilomètres. En complément, la structure devrait être réalisée en déblai afin d'avoir une protection minimum de base limitant les propagations de bruit. Cela pourrait conduire à avoir le passage de la RD 303, Le Pellerin – Sainte-Pazanne, par un passage supérieur et non inférieur afin que la RN 751 soit en déblai plutôt qu'en remblai dans cet objectif de réduction des bruits.

7. **En ce qui concerne les variantes du tronçon Port-Saint-Père / Le Pont Béranger**, pourquoi revenir sur le projet de référence qui avait reçu, si nous avons bien compris, un début d'approbation (mais qui est cependant très critiquable

comme démontré ci-dessus) en proposant deux variantes qui n'abordent pas la réflexion quant à un schéma général de circulation de desserte du littoral Sud-Loire et qui

- (i) traversent le bourg de Port-Saint Père (existe-t'il beaucoup de communes de 3000 habitants coupées en deux par une 2x2 voies ?),
- (ii) mettent à mal un certain nombre d'habitations dont un moulin ; le PADD de Port-Saint-Père mentionne pourtant : « Port-Saint-Père possède une histoire riche ayant engendré l'implantation de manoirs, de moulins et de châteaux. Ce patrimoine architectural, accompagné d'un patrimoine naturel important (bois, parc, allée...), est préservé par l'inconstructibilité de ses abords, la protection du patrimoine naturel l'accompagnant et le maintien de cônes de vue valorisant. »,
- (iii), traversent des zones arborées dont la diversité biologique n'a pas fait l'objet d'études selon le document présenté (pour quelle raison?),
- (iv) traversent des entités archéologiques recensées de l'âge de bronze selon la DRAC.

8. **Le prétexte de l'économie de terres agricoles est fallacieux** pour plusieurs raisons :

- (i) il existe dans le Pays de Retz comme dans d'autres régions de nombreuses terres agricoles non exploitées,
- (ii) les exemples d'agriculteurs qui cèdent leurs terres sont innombrables… à condition, bien sûr que ce soit au prix de la terre à bâtir ! Le mitage d'habitations dans l'espace rural et le développement anarchique de zones commerciales et artisanales -comme localement le projet de zone commerciale de Sainte Pazanne- qui conduit à la mort des villages et au besoin d'infrastructures routières en sont la démonstration concrète. Un dénombrement des superficies de terres agricoles vendues par les élus locaux en vue d'urbanisations serait intéressant,
- (iii) dans le cas de la mise à 2x2 voies de la route actuelle, il ne faut pas oublier de comptabiliser (dans les imperméabilisations de sols et la perte consécutive de terres agricoles) toutes les voies de communication et de desserte qui devront être crées pour assurer les fonctions remplies par la route actuelle.

Nos questions sont donc :

✔ **Pourquoi se focaliser** sur l'axe de circulation de moins de 50 % des véhicules en négligeant les **plus de** 50 % qui poursuivront sur une 2 voies (RD 758) tout autant saturée que la section de la RD 751 entre Port Saint Père et Le Pont Béranger que le projet actuel prévoit de doubler ?

- ✔ **Et quand les documents relatent** que le projet ne considère que moins de 50 % du trafic, ce serait moins si les véhicules voulant se rendre à Saint Brévin ou a Paimboeuf n'étaient pas détournés sur la RD 751 (cf photos ci-dessus).
- ✔ **Pourquoi ne pas élaborer un schéma général de circulation entre Nantes, Saint Brévin et Noirmoutier** ?
- ✔ Comment le Conseil départemental pourrait justifier une mise à 2x2 voies de la RD 751 mais pas de la RD 758 qui a un flux de véhicules plus important ?
- ✔ **Pourquoi ne pas considérer les 100 % des véhicules** en réalisant un tronc commun 2x2 voies de la RD 751 et de la RD 758 entre Port Saint père et Sainte Pazanne qui se séparerait ensuite en un raccordement vers le Pont Béranger ou plus loin vers Pornic pour aller vers Pornic (RD 751) et un raccordement vers Bourgneuf en Retz/Fresnay (RD 758) pour aller vers Noirmoutier.
- ✔ **Cela contribuerait à traiter deux axes d'un coup** ; cette solution pourrait conduire à reprendre en considération la variante du fuseau sud de la section Port Saint Père / Le Pont Béranger, et éviterait de créer, dans quelques années, une autre 2x2 voies entre Port Saint Père et Sainte Pazanne que les élus communaux ne vont surement pas tarder à réclamer… d'où globalement **des réductions de pertes de terres agricoles**, d'imperméabilisations de sols...
- ✔ **Le tronçon commun reprenant le fuseau sud** serait d'ailleurs situé dans une zone à enjeu plus faible selon le paragraphe 3.3.1. Enjeux environnementaux et humains du projet, page 40 du dossier enjeux ; il serait de nature à limiter l'artificialisation des sols agricoles et naturels.
- ✔ **Pourquoi ce fuseau Sud** (« le tracé contournait également « Belle Vue » et « Bel Air », puis traversait le territoire de la commune de Sainte-Pazanne en s'inscrivant au sud de « La Hubinière » et « La Frogerie » avant de rejoindre l'échangeur du Pont Béranger ») (page 46 du dossier de concertation) **a-t'il été abandonné ?**

En conséquence, il faut remettre le projet en cause beaucoup plus largement en examinant la définition d'un schéma de circulation sud Loire destiné à optimiser les investissements ; ce schéma devra considérer à la fois la desserte de Pornic par l'actuelle 2x2 voies construite vers Paimboeuf, mais aussi la desserte de Noirmoutier par la RD 758 plus saturée que la RD 751 ; un tronçon commun en 2x2 voies de la RD 751 et RD 758 prolongeant la déviation de Port Saint Père permettrait d'écouler la totalité du flux vers Pornic, La Bernerie, Sainte Pazanne, Bourgneuf, Noirmoutier… Ce serait une seule 2x2 voies donc avec une imperméabilisation des terres agricoles amoindrie.

En conclusion, afin d'avoir une approche plus globale et plus économique pour le citoyen, nous pensons qu'au lieu de considérer « Vers un aménagement d'ensemble de la RD 751 entre Nantes et Pornic », il eut été préférable de lancer une réflexion plus ambitieuse et des études « vers une desserte réfléchie de la zone côtière sud Loire (de

Saint-Brévin à Noirmoutier) » car l'objectif de la réflexion à mener n'est pas a priori, selon nous, l'aménagement d'une route mais le service rendu à la population qui se rend sur le littoral. Il n'est certainement pas trop tard pour démarrer cette réflexion !

Nous avons malheureusement en effet déjà contribué à une réflexion sur « l'aménagement d'une route » qui nous a conduit dans le mur ; je fais référence à l'aménagement réalisé de la RD 723 en 2x2 voies pour ne desservir que quelques villages !

Alors, pourquoi ne pas avoir une réflexion plus globale ?

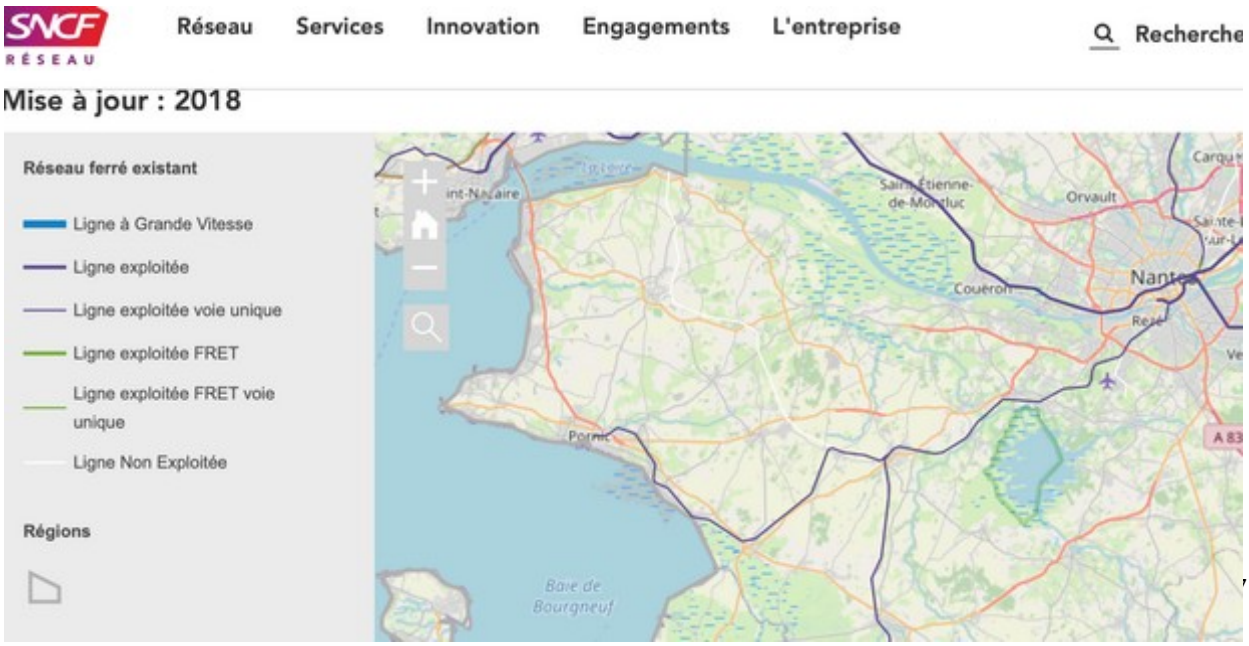
Le département n'a pas hésité à détourner les automobilistes voulant aller à Paimboeuf ou Saint-Brévin par la RD 751 en allongeant leur parcours d'une vingtaine de kilomètres alors que l'itinéraire naturel est la RD 723 - (photos supra).

Dans le cadre d'une réflexion globale qui ne conduirait pas à des investissements inutiles, pourquoi ne pas construire une RD 758 2x2 voies jusqu'à Bourgneuf en Retz qui permettrait en un seul aménagement :

- aux automobilistes voulant gagner Pornic d'emprunter, après la RD 751 en 2x2 voies jusqu'à Port-Saint-Père, puis la RD 758 en 2x2 voies jusqu'à Bourgneuf en Retz, puis la route bleue dont la vocation est d'être également en 2x2 voies ? Ce tracé est déjà celui utilisé par la SNCF pour desservir Pornic (schéma SNCF ci-dessous),

- aux automobilistes voulant gagner Noirmoutier d'avoir une 2x2 voies jusqu'à Bourgneuf en Retz,

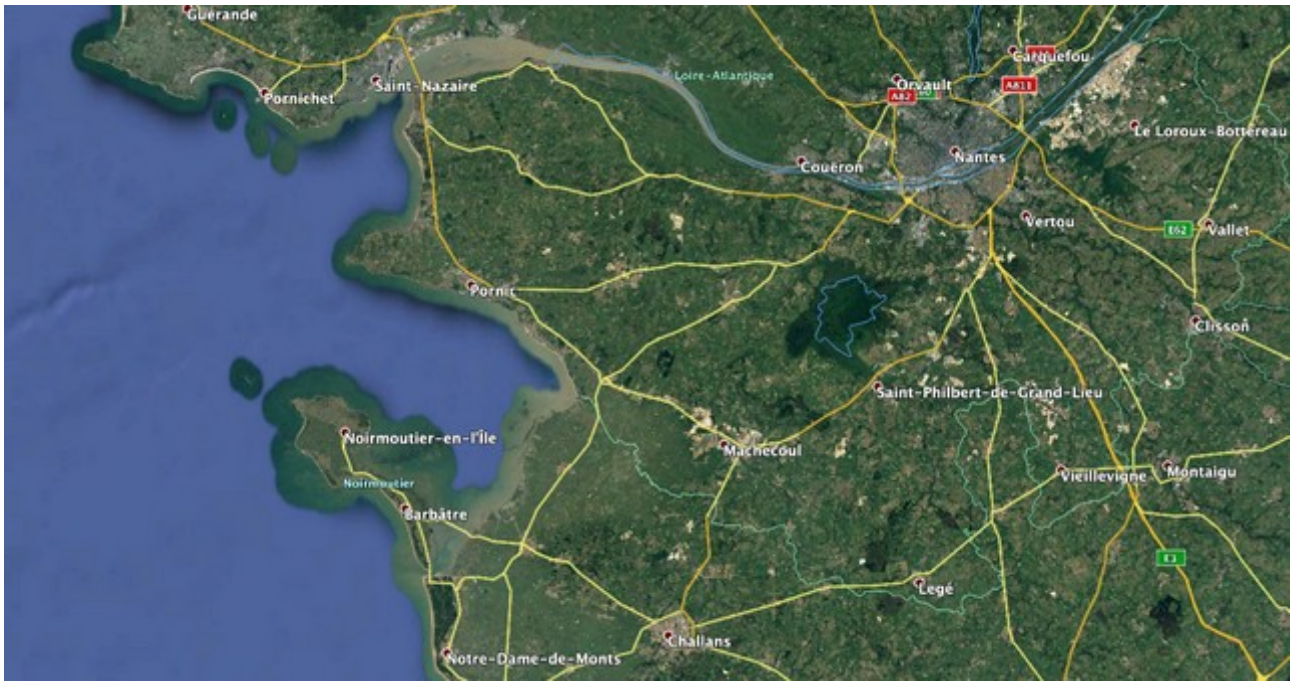
- d'optimiser les investissements et de réduire les impacts environnementaux (imperméabilisations des sols et consommations de terres agricoles), même si les réalisations doivent, pour des raisons financières, être étalés dans le temps.



Dans cet objectif, et cela est totalement justifié au regard des flux de circulation mesurés et donnés dans le document, deux aménagements routiers devraient être considérés :

- La prolongation de la 2x2 voies RD 723 (ancienne route de Pornic via Vue et Chauvé) pour lui restituer sa vocation ; lui faire rejoindre Pornic et Saint Brévin respectivement par Chauvé et Saint Père en Retz pourrait également être réétudié. Il justifierait a postériori l'investissement déjà réalisé en 2x2 voies par le département sur une dizaine de kilomètres entre Bouguenais et Cheix en Retz,
- la mise à 2x2 voies de la RD 758, plus circulée que la RD 751 entre Port Saint Père et Bourgneuf en Retz, afin de desservir à la fois Noirmoutier et Pornic.

Ces itinéraires semblent parfaitement justifiés en considérant la carte du Sud Ouest du département ci-dessous.



Pour un collectif de citoyens,

Patrick Marchandise

Philippe Hénot